

## Хватит буксовать - поехали!



Как-то даже жалко наши грузовики, трактора, комбайны... Столько критики на них в последнее время выливается. И обоснованной, и надуманной. А ведь, по сути, неплохие изделия. Есть, конечно, свои изъяны, недоработки, погрешности, но это все поправимо. Проблема машиностроения лежит несколько глубже – не в кадрах, в изделиях и даже не в технологиях, а в самом принципе его управления и организации. Вот по этим параметрам, увы, отрасль осталась в прошлом веке. Что сегодня происходит с машиностроением и как решить одну из главных проблем нашей экономики?

Какое-то наше машиностроение несчастное. Некогда гордые предприятия — кормильцы страны превратились в вечных попрошайек. Только и кланчат то льготы, то кредиты, то бюджетные вливания. И весьма щедро их получают, но в ответ только щеголяют убытками и снова протягивают руку. Возмутительная парадигма. Впрочем, из нее не вытекает массовая эвтаназия машиностроительного комплекса. Да, «больной» тяжелый, но его можно и надо лечить. Только не монетарной терапией, а хирургией реструктуризации.



Перманентные проблемы машиностроителей порядком всем надоели. Так и чешутся руки взять на вооружение либеральный дарвинизм: не могут зарабатывать — пускай разлагаются. К сожалению, это не выход. Да, машиностроительный чемодан без ручки. Особенно транспортный. Тянуть его неудобно. Но бросать тоже нельзя: слишком много ценного в нем хранится.

Во-первых, каким бы ни был хилым финансовый результат, но именно в промышленности таится множество технологических и производственных компетенций. И квалифицированные кадры там сконцентрированы в значительном количестве. В последние годы они разбегаются. Но немало классных специалистов стоически ждут светлого будущего. Если разогнать и их, то с чем останется страна, с какими предприятиями?! Прими-подай-упакуй?! Придут иностранцы и на наших развалинах построят индустриальный рай? Запад слишком практичен и никому свои технологии и ниокровские разработки не отдаст. И даже не продаст. Самим нужны. Тем более что развитые страны, на помощь которых можно призрачно питать надежды, активно реализуют у себя программы реиндустриализации. Они строят свою промышленность, зачем им напрягаться над возрождением чужой?

Во-вторых, машиностроение худо-бедно, но решает социальную проблему — дает работу почти 180 тысячам белорусов. А сколько еще «кормится» от этой отрасли предприятий-смежников? Если все и резко потеряют работу, то поплохее и другим отраслям: строители потеряют плохоньких, но заказчиков своих услуг, розничная торговля — покупателей... Принцип домино в экономике еще никто не отменял.

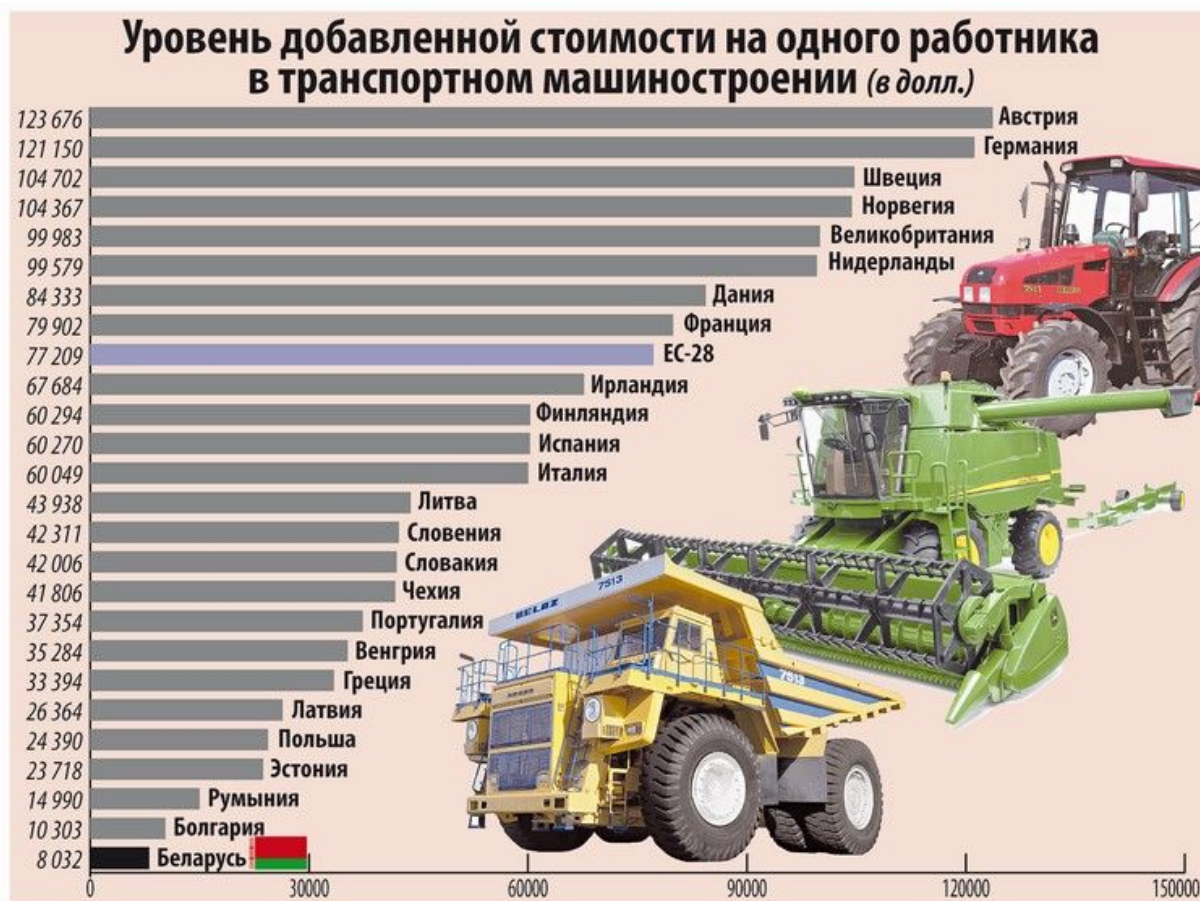
В-третьих, пропадет несколько миллиардов экспортной выручки. Да, наши машиностроители теряют свои позиции за рубежом. Но если обанкротятся и уйдут с

Владимир Волчков. Хватит буксовать – поехали!

чужих рынков совсем, то ниши мгновенно займут конкуренты. Даже если появятся «свежие» предприятия, им придется начинать с нуля на экспортных рубежах. А это долго, дорого и рискованно. А ведь есть еще в-четвертых, в-пятых, в-шестых...

Впрочем, вся важность машиностроения для страны — не эквивалент, что его необходимо вечно кормить бюджетными деньгами. Надо наши гиганты перестраивать. Ведь на деле что получается? Доля в ВВП, скажем, транспортного машиностроения такая же, как и в европейских странах. Но производительность труда раз в десять ниже. Значит, что-то в организации этого самого труда и в менеджменте не совсем правильно.

Заместитель директора ГНУ «Центр системного анализа и стратегических систем НАН Беларуси» Георгий Гриц считает: машиностроение спасут не деньги, хотя и без них никуда, а реструктуризация. Прежде всего необходимо создавать питательную среду для развития промышленного инжиниринга, чтобы образовать центры компетенций, которые поставляли бы инновации для промышленного сектора. Правда, его конфигурация должна выглядеть совершенно по-другому.

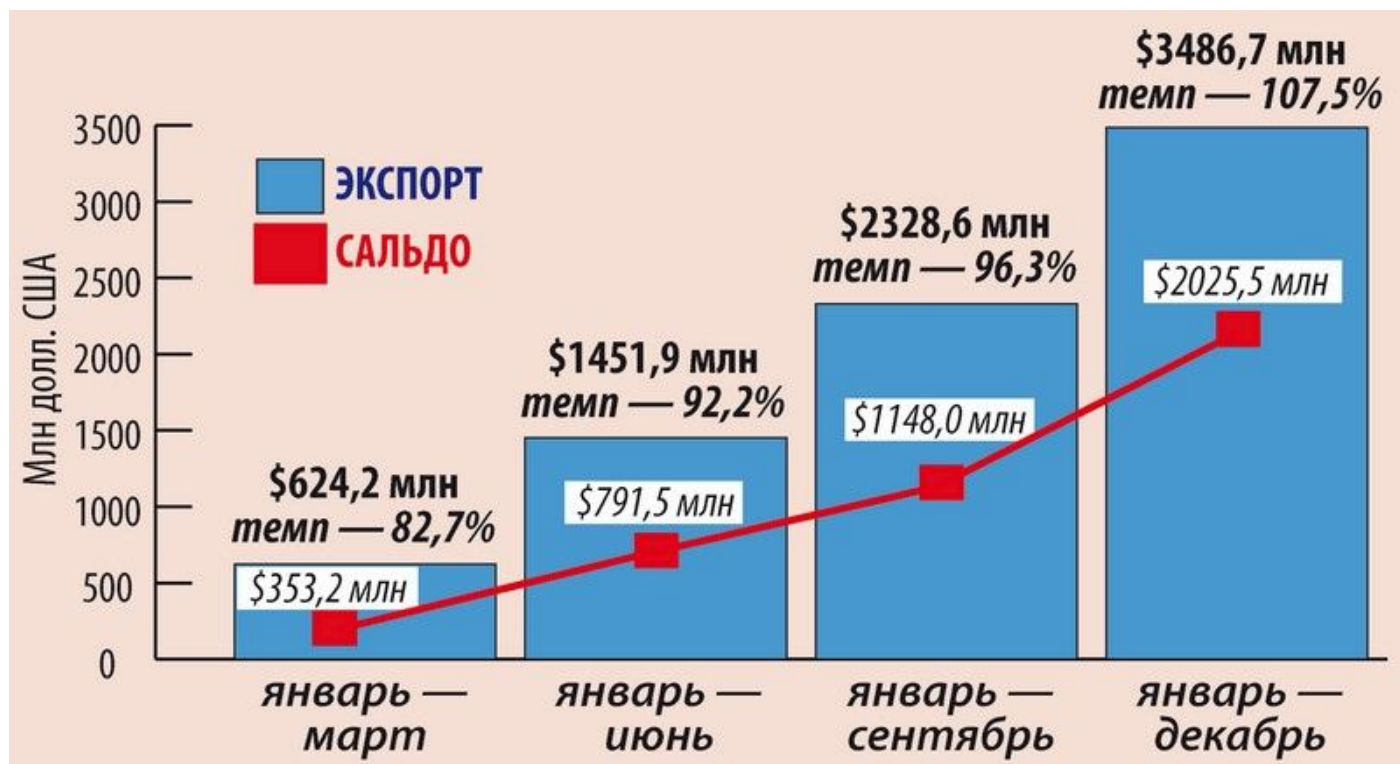


Как бы нам ни хотелось быть патриархальными консерваторами, но времена огромных универсальных заводов давно закончились. Та же Германия, которая является признанным мировым машиностроительным лидером, ориентируется на создание кластеров. На центральных предприятиях остаются только сборочный конвейер и служба главного конструктора. Производством комплектующих занимаются малые и средние предприятия, которые жестко конкурируют друг с другом за заказы, соответственно, низкая цена сочетается с высоким качеством. Вот только одна проблема: откуда таким компаниям взяться у нас?

Ведь ни для кого не секрет, что отечественный бизнес предпочитает самые разнообразные сферы деятельности, но сторонится промышленного производства. Он

готов вкладываться в торговлю, услуги, меньше — в переработку сельхозпродукции... Даже в стартапы. Но промышленность — не самая любимая стихия белорусского предпринимательства. Справедливости ради, в такой парадигме не только его вина. Даже малое конкурентоспособное предприятие требует серьезных инвестиций, а вот окупаемость не отличается стремительностью, как и доходность. Сложно назвать такие инвестиции привлекательными при нашей стоимости кредитов. Даже если собственные средства имеются, их выгоднее и спокойнее положить в банк. Впрочем, собственного капитала для возрождения машиностроения у наших бизнесменов объективно нет. И он очень нескоро появится. Без приватизации явно не обойтись. Но не варварской, а контролируемой.

Например, Георгий Гриц считает: целесообразно цеха машиностроительных гигантов передавать вместе с оборудованием на определенных условиях в частные руки, на определенный период обеспечивая их заказами головных компаний. «Тогда активы уйдут через рынок, но управляемый рынок», — полагает эксперт. И добавляет: чтобы привлечь предпринимателей в производство, всегда должна впереди их деятельности маячить «морковка» определенных преференций. А когда малый и средний бизнес прочно станет на ноги, можно переходить уже к нормальной конкуренции.



Несомненно, машиностроительной отрасли требуются принципиальные решения. И связаны они, скорее, не столько с разработкой новых видов продукции, модернизацией или другими производственными процессами, сколько с кардинальными метаморфозами в отрасли: управлением, приватизацией части активов, формированием новых научных направлений... И совершенно очевидно: сама отрасль эту проблему попросту не в состоянии решить. Задача не из простых, да и полномочий у руководителей на столь кардинальные перемены попросту нет. Впрочем, играет свою роль и фактор традиционного человеческого консерватизма. А поэтому практически все отраслевые программы грешат стандартным подходом: выделите деньги, чтобы предприятия окончательно не остановились из-за финансовых неурядиц. Но является ли это путем к процветанию?